

Stuttgart 21 – Leistungsfähigkeit

Plus Kernaussagen des
mündlichen Vortrags

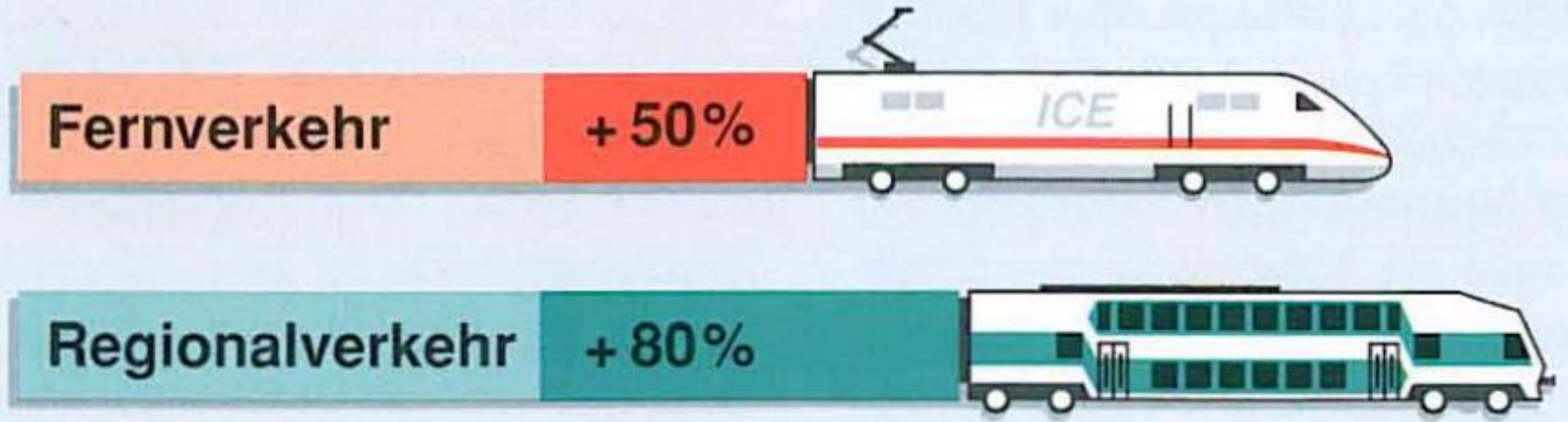
26.10.2016, Gemeinderat Stuttgart
Dr. C. Engelhardt

WIKIREAL.ORG



Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?



Für die Dimensionierung von »Stuttgart 21« wurde ein deutlich erhöhtes Angebot an Zugleistungen zugrunde gelegt.

Dem Projekt wurde ein hoher Bedarf zugrundegelegt.

1995, Stuttgart 21, Machbarkeitsstudie

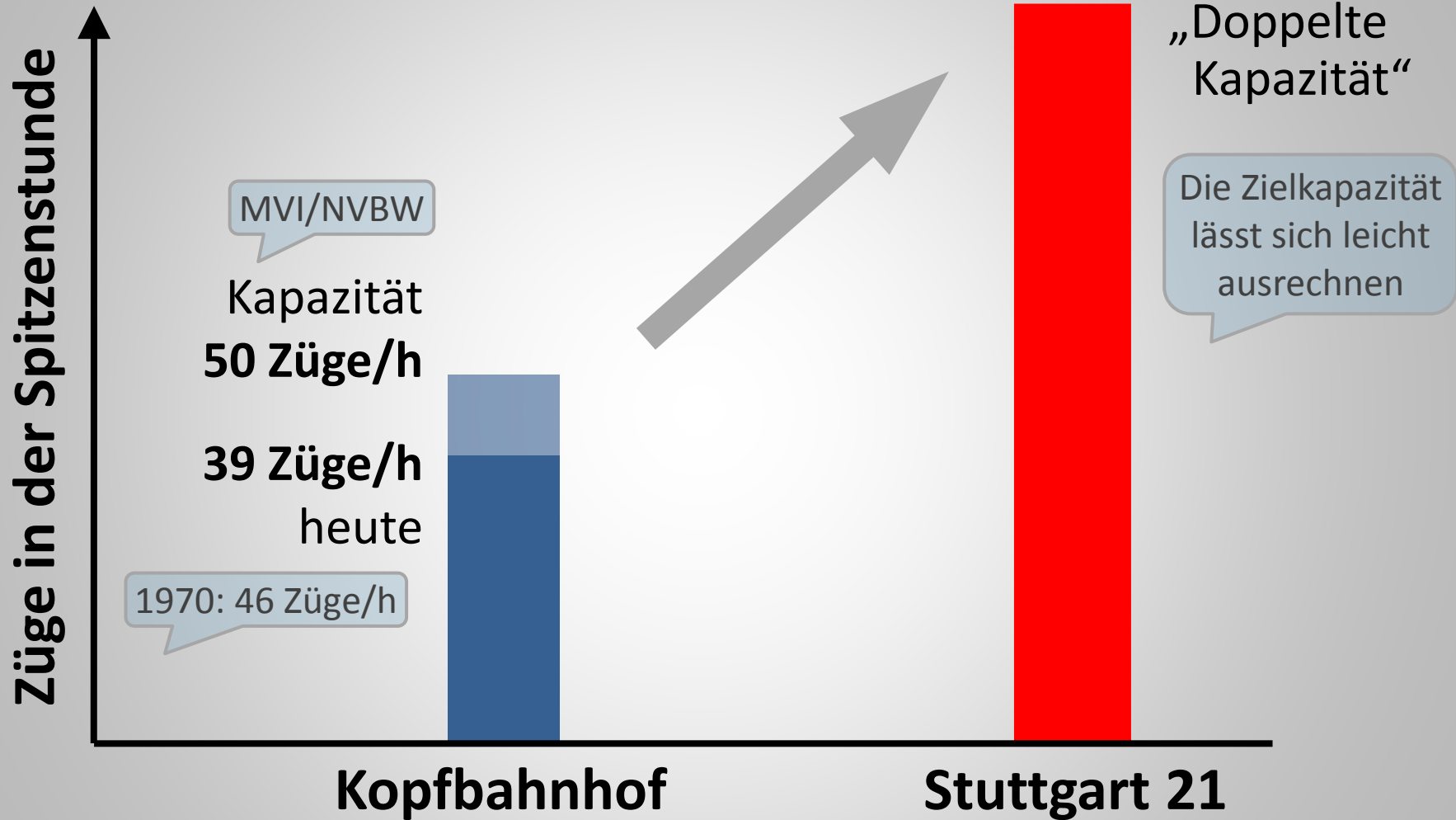
Über den Bedarf hinaus wurden dem Projekt Zukunftsreserven bescheinigt, die Kapazität würde verdoppelt, womit über alle Jahre massiv geworben wurde.

Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark mit Option zum Ausbau

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof **doppelt so leistungsfähig** wie der heutige Kopfbahnhof. Außerdem gibt es mehrere

Hier die Broschüre, die vorlag, als 2007 das Memorandum of Understanding unterzeichnet wurde.

05.2007 Broschüre „Neubauprojekt Stuttgart-Ulm“



§ 3

GEGENSTAND DES VERTRAGES, FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN UND ÄNDERUNGS-MANAGEMENT

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Durchführung und Finanzierung von Planung und Bau des Projektes. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Projekt als Teil des Gesamtprojektes **zum Zwecke der Verbesserung des Verkehrsangebotes** realisiert werden soll.

Einziger Zweck im Vertragsgegenstand: Verbesserung des Verkehrsangebots.

2009 Finanzierungsvertrag

Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

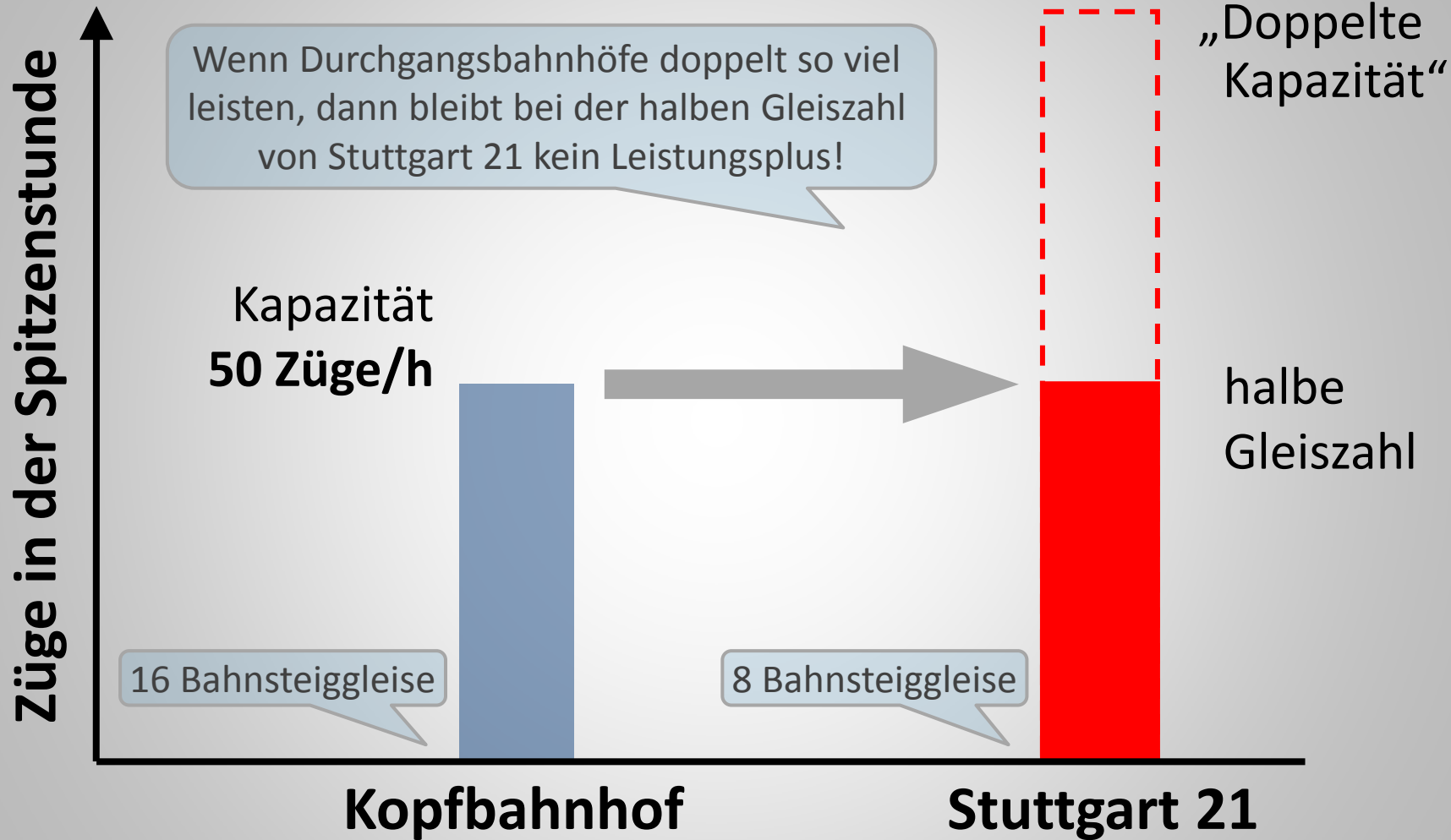
1. ... vorgesehen?
- 2. ... plausibel?**
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Wichtiges Argument zur Plausibilisierung auch
durch Bahnvorstand Kefer in der Schlichtung

***„Es ist international unstrittig, dass ein
Kopfbahnhof **doppelt so viele Gleise** braucht
wie ein Durchgangsbahnhof.“***

Stuttgarter Nachrichten, 15.01.2011

2011 Prof. Gerhard Heimerl



Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen

Dr. Christoph M. Engelhardt, München

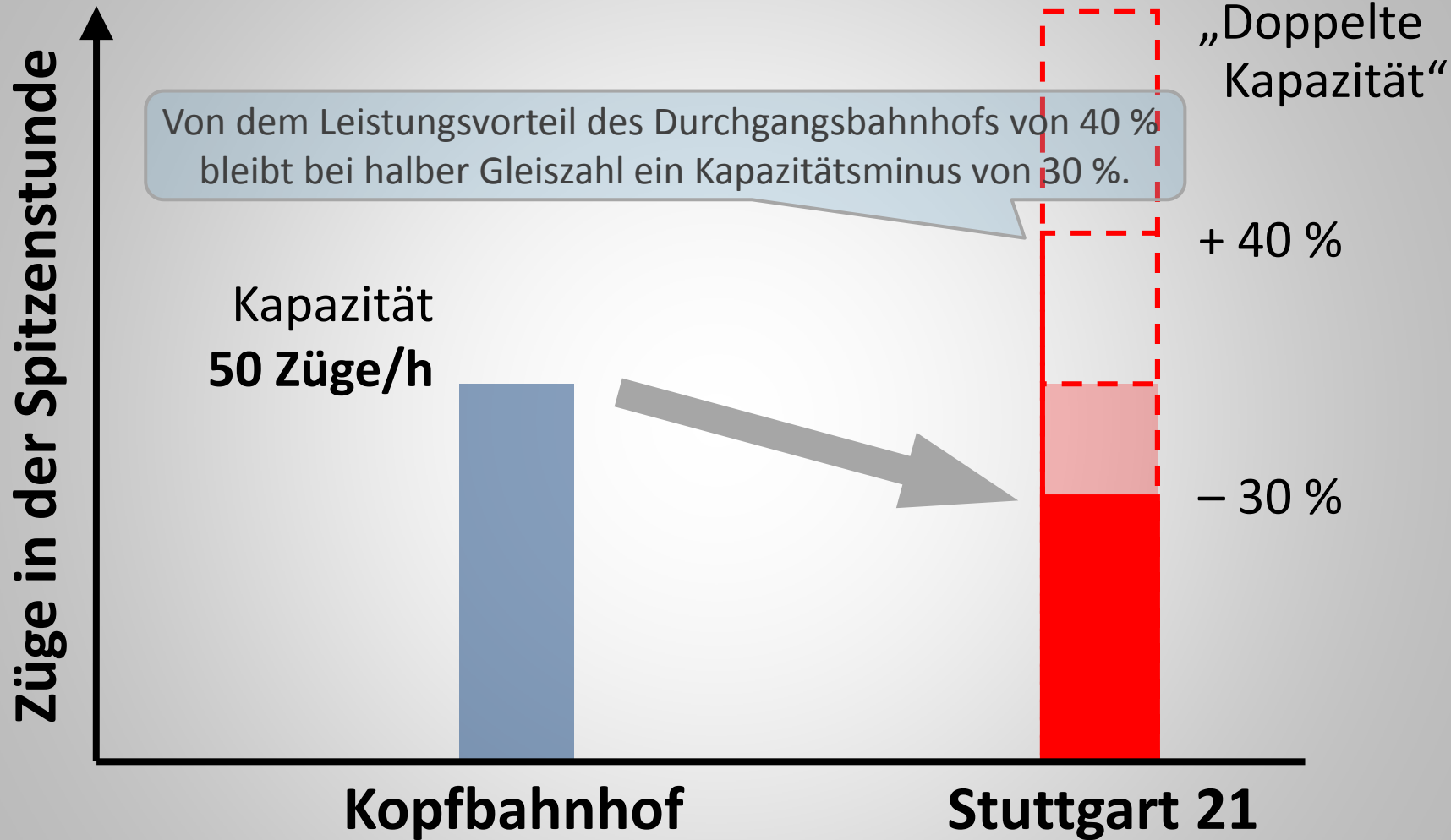
Der Fortgang des Grossprojektes Stuttgart 21 hängt nach dem Machtwechsel in Baden-Württemberg um so mehr am Ausgang des sogenannten Stresstests, der derzeit in

Aber ist die doppelte Leistung tatsächlich international unstrittig? Nein, sie ist in der Fachliteratur nicht bekannt.

Dort wie in der Praxis findet man einen Vorteil von nur rund 40 %.

deutscher Bahnhöfe. Der Leistungsvorteil der Durchgangsbahnhöfe gegenüber den Kopfbahnhöfen liegt in der Praxis bei gut 40 %.

rchgangs-
r Vorstand
r Schlich-
benötige



Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

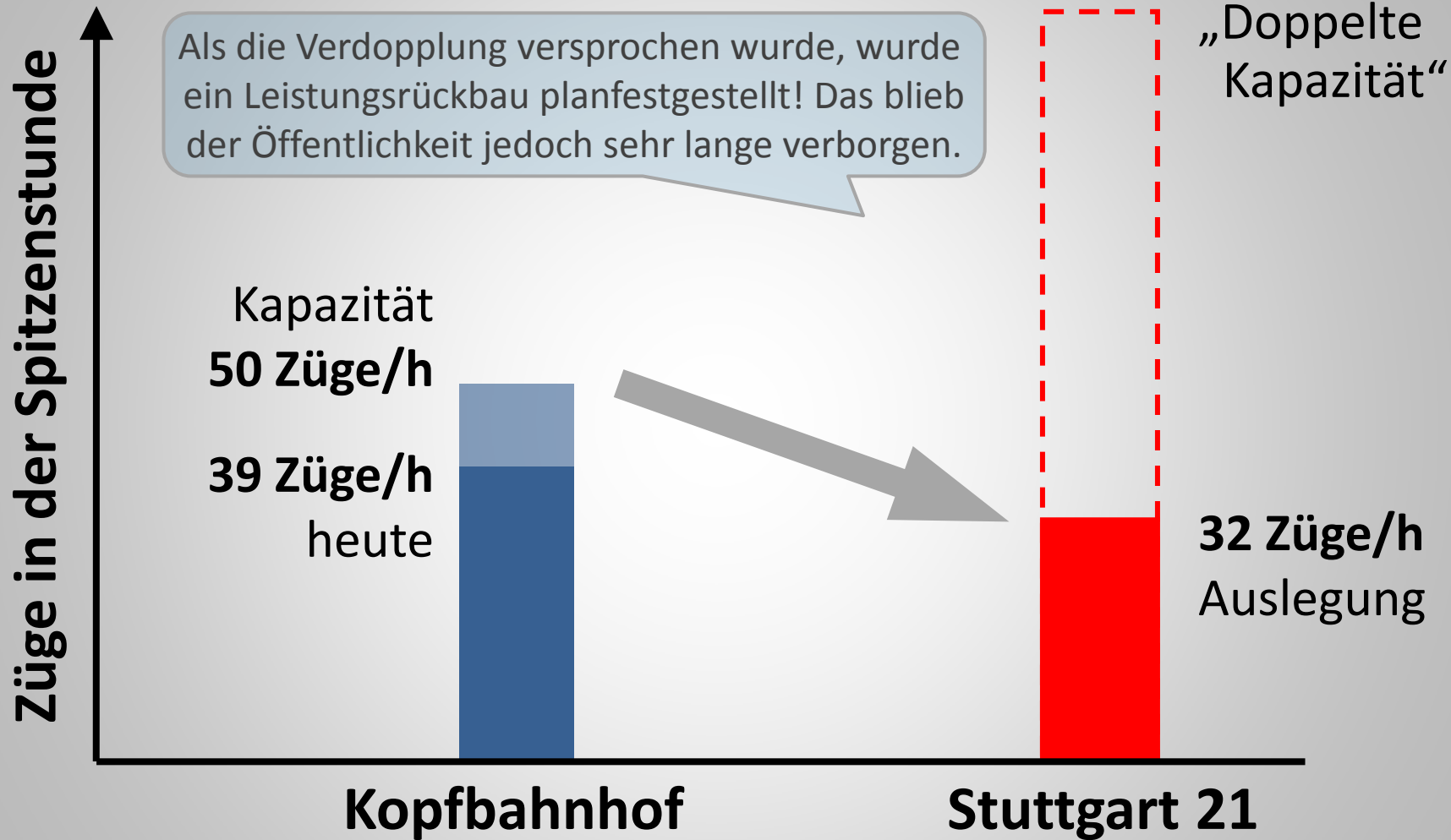
1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
- 3. ... planfestgestellt?**
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Die Gutachter hatten lediglich 32 Züge/h als Kapazität ermittelt (als im Kopfbahnhof 38 Züge/h fahren). Nicht jeder wusste damals, dass „Gleisbelegungen“ Zügen entsprechen und dass die 35 Züge hier nicht relevant sind.

kann. In der Zusammenfassung (S. 65, 66) heißt es: "Für den Bahnhof Stuttgart 21 stellt unter bestimmten Randbedingungen eine Bahnsteiggleisanlage mit 8 Gleisen eine optimale Bemessung dar. Die festgestellte starke Vertaktung der Fahrpläne auf einigen Zulaufstrecken (...) ist typisch für diesen Teil des Netzes und günstig für die Bemessung. Daher reicht (...) eine solche Anlage für hierauf abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen je Stunde aus (...). Unter

Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1, 28.01.2005, S. 204

Planfeststellungsbeschluss 2005



3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des

Jahres 2001 verdeutlicht die Bedeutung dieser Angebotserweiterung.

3.2 Verkehrsangebot/ Züge ab Stuttgart (heute und 2015⁵)

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für 2015 folgende werktägliche Ankünfte bzw. Abfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof vor:

5

Hier sind nur die im Takt verkehrenden Züge dargestellt, daher weichen die Zahlen sowohl von denen des Fahrplans 2001 als auch von denen des Betriebsszenarios BVWP 2003 - nach unten - ab.

Auch OB Kuhn argumentierte zum Bürgerbegehren, die 50 % Leistungsplus betreffen nur die im Takt verkehrenden Züge. Die dienen aber nur zur „Verdeutlichung“. Das 50 % Plus gilt ohne Einschränkung, also auch für die Spitzenstunde.

Züge in der Spitzenstunde

Das MVI sieht im 50 %-Plus der vertakteten Züge den Finanzierungsvertrag erfüllt. Diese sind nur ein Bruchteil des Verkehrs. Es wäre Rosstäuscherei wenn damit ein Leistungsrückbau gerechtfertigt würde.

Kapazität

50 Züge/h

39 Züge/h
heute

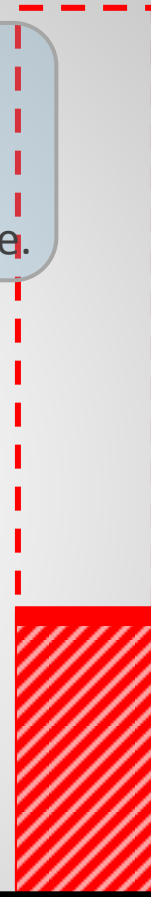


21 vertaktete
Züge

30

Kopfbahnhof

Stuttgart 21



„Doppelte
Kapazität“

32 Züge/h
Auslegung

Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
- 4. ... später nachgewiesen?**
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Züge pro Gleis in der Spitzenstunde

Leistungsfähigkeit und Haltezeit

Amsterdam
Schiphol

51 Züge
Martin
42 Züge

2013 Rücknahme der Kapazität durch Martin!

Planfeststellung

„Die Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofs wird vor allem von der Haltezeit bestimmt.“

Prof. Dr. Gerhard Heimerl, „Vater von S21“, 1994 (sinngemäß)

Faktisch eingestandene Regelverletzungen!

49 Züge

Stresstest

Span-
dau

Berlin Zoo*

Viel zu niedrige Haltezeit!

32 Züge

Kopen-
hagen

Köln

Wien Hbf

60 % Belegungsgrad

Hannover

Düsseldorf

- Durchgangsbahnhof
- überlastet
- S21-Gutachten

Stuttgart hat einen der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland!

Von Bahn-Gutachten als Grenze für S21 angegeben!

Trickreich verborgene zu niedrige Haltezeit, erst zu PFA 1.3 aufgedeckt!

(Zugverkehr ohne S-Bahn)

Mittlere Haltezeit in Minuten

Aktualis. Stresstest 10.2016,
Daten 2013, * 2004

From: [REDACTED]

To: [WikiReal / Dr. Christoph Engelhardt](#)

Cc: [REDACTED]

Sent: Monday, September 30, 2013 11:35 AM

Subject: AW: Aktualisierte Fragensammlung zum Stresstest

Sehr geehrter Herr Dr. Engelhardt,

SMA und DB haben mitgeteilt, **keine Veranlassung zu sehen sich nochmals zu äußern**. DB hat ein entsprechendes Schreiben angekündigt, das bislang noch nicht eingegangen ist. Dann werden wir im Haus entscheiden, wie wir damit umgehen.

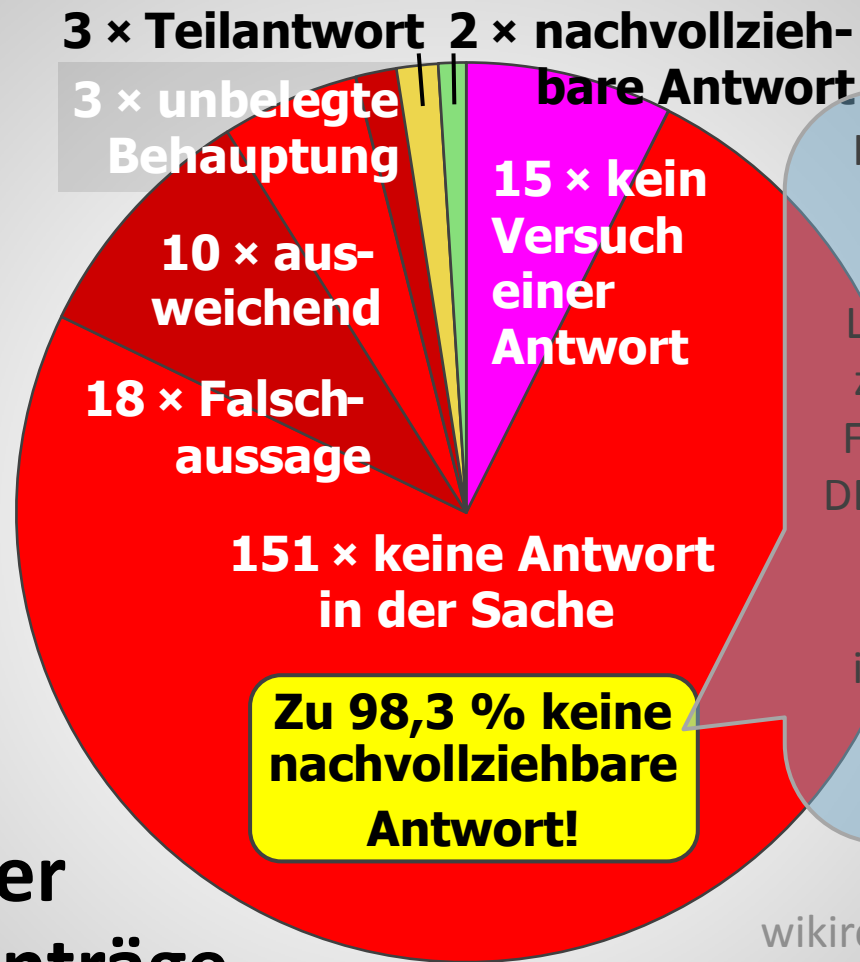
Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Referat 3 6 - Bahnprojekt Stuttgart - Ulm,
Haushalt, Koordination

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden -Württemberg
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Als in der Diskussion über das MVI zu den Stresstest-Fehlern der Bahn nachgewiesen wurde, dass sie die Regelverletzungen schon faktisch eingestanden hatte, brach diese die Diskussion ab.

PFA 1.3, Anhörung, Antworten der DB auf 202 Anträge



In der Anhörung kamen die Stresstest-Fehler neben anderen Leistungsthemen erneut zur Diskussion. Von 202 Fragen beantwortete die DB nur 1,7 %. Hier gestand sie lediglich ein, unzutreffende und irreführende Stresstest-Daten veröffentlichen zu haben.

Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
- 5. ... gerichtlich bestätigt?**
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Es wurde geurteilt, dass die einzelnen Enteignungen kein schwerer Nachteil für das Gemeinwohl sind, aber dafür nicht bewertet, was der Leistungsrückbau des Bahnknotens bedeutet. Wegen des Rückbaus könnte sich die Planfeststellung „als rechtswidrig erweisen“.

Leitsatz

Die Beeinträchtigung des Eigentums infolge eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses stellt jedenfalls grundsätzlich keinen schweren Nachteil für das Gemeinwohl im Sinne des § 49 Abs 2 S 1 Nr 5 VwVfG dar, selbst wenn mehrere Eigentümer betroffen sind und sich die Eigentumsbeeinträchtigungen **als rechtswidrig erweisen**. (Rn.55)

für sich reklamiert, nicht gesprochen werden. Insbesondere **ergab sich die Kapazität von 32 Zügen pro Stunde bereits aus dem Gutachten von Prof. Schwanhäuser**, das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag und das auch Gegenstand des Verfahrens 5 S 848/05 war. Es kommt

VGH Baden-Württemberg, 03.07.2014, Az 5 S 2429/12, Leitsatz, Rn. 47

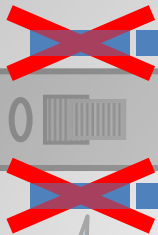
Der VGH hat 2014 die Kapazität von nur 32 Zügen/h ausdrücklich bestätigt

VGH 2014

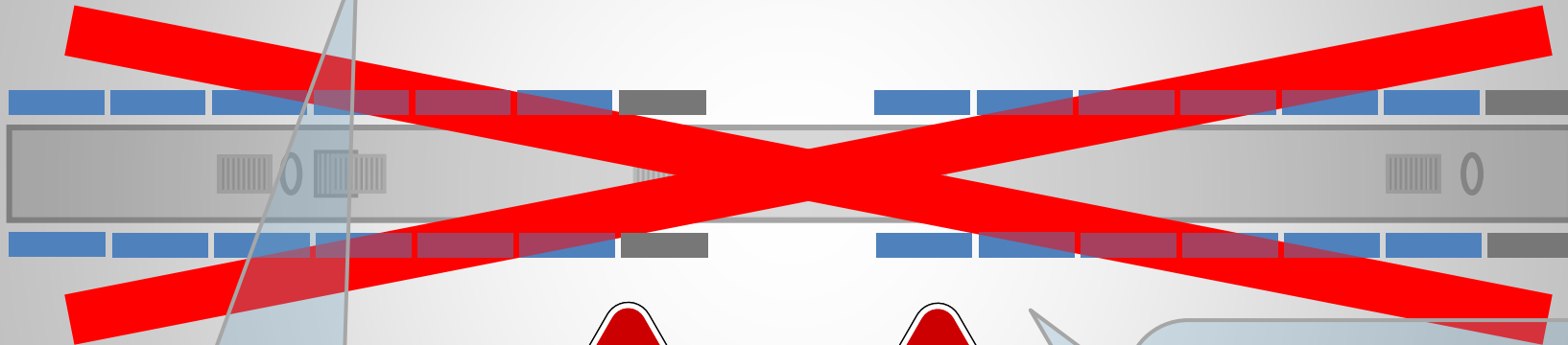
Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
- 6. ... vom EBA bestätigt?**
7. ... von der Politik bestätigt?

Stuttgart 21-Bahnsteige



Mit der dem Brandschutz zugrunde gelegten einfachen Belegung ist keine Leistungssteigerung möglich.



Im Brandschutz geplante Normalzüge können wg. der 2-fach überhöhten Steigungen in d. Zuläufen S21 gar nicht befahren!



Die der Leistungssteigerung zugrunde gelegten Doppelbelegungen sind aus Brandschutzgründen nicht möglich wie auch wg. der täglichen Personenströme.

Das Eisenbahn-Bundesamt will die Frage, ob Stuttgart 21 die Planrechtfertigung durch die Leistungssteigerung oder der Brandschutz fehlt, erst nach Fertigstellung klären!

betrieblichen Regelungen“. **Erst zur Inbetriebnahme** müsse die Bahn den detaillierten Brandschutznachweis liefern. Das schließe „dann auch die **Einführung betrieblicher und technischer Regelungen** ein“, so die Behörde.

Stuttgarter Nachrichten, 20.03.2015

EBA zum Brandschutz

Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

Ob S21 ein Rückbau ist, soll erst zur Fertigstellung geklärt werden!

(Kapazitätsrückbau)

Sollten sich im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ Sachverhalte ergeben, die ein **Verfahren nach § 11 AEG** erfordern, ist es ausreichend, dieses **zeitnah zur Außerbetriebnahme** des bisherigen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken zu führen.

Antwort des Bundesverkehrsministeriums vom 15.12.2012
auf eine Frage der Abgeordneten Sabine Leidig
zu Kapazitätsrückbau und Fehlern im Stresstest

2011, Bundesverkehrsministerium

Das 4. Bürgerbegehren hatte mit dem Rückbau gegenüber den heute fahrenden 38 Zügen/h argumentiert. Der Gutachter der Stadt bestreitet den Rückbau mit der Begründung, der VGH hätte ja 32 Züge pro Stunde bestätigt! – Ist denn nicht 32 weniger als 38?!

1. Eine **Leistungsfähigkeit**, umschrieben mit **32 Zügen pro Höchstbelastungsstunde**, ist von vornherein Gegenstand der Planfeststellung gewesen, hat ihr also zugrunde gelegen, und ist auch vom Verwaltungsgerichtshof in den Verfahren, die unmittelbar gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichtet wurden, **wiederholt bestätigt** worden.

Prof. Dr. Christian Kirchberg, 02.07.2015
Stuttgarter Gemeinderat, Niederschrift 91 TOP 3, S. 2

2015, 4. BB, Stuttgarter Gemeinderat

Ist ein Kapazitätsausbau durch Stuttgart 21 ...

1. ... vorgesehen?
2. ... plausibel?
3. ... planfestgestellt?
4. ... später nachgewiesen?
5. ... gerichtlich bestätigt?
6. ... vom EBA bestätigt?
7. ... von der Politik bestätigt?

